



**Patrimonio
Industrial Minero**

**CASTRO
URDIALES**
¡ven, deja huella!

FICHA TÉCNICA GUÍA

Textos:

Yolanda Díaz Casado

(Tanea Doumentación y Conservación SL)

Fotografías:

Javier López Orruela

Juan Pérez González

Ángel Astorqui Hernández

(Tanea Doumentación y Conservación SL)



- 1 Poblados mineros: **Setares, Herreros y Campoezquerria**
- 2 La Gracera
- 3 Cargadero de Dícido
- 4 Cargadero del Piquillo
- 5 La mina Anita
- 6 Puerto de Castro-Urdiales
- 7 Cargadero de Ostende
- 8 Ferrocarril Castro-Traslaviña
- 9 Viaducto de Dombergón
- 10 Puerto de Callejamala

¡ven, deja huella!

<https://turismo.castro-urdiales.net>

An aerial photograph of a dense forest. The forest is composed of many tall, thin trees, likely pines, with a thick canopy. Several dirt roads or paths are visible, winding through the forest. There are also some rocky outcrops or clearings visible, particularly on the right side of the image. The overall color is a vibrant green, with some brownish tones from the dirt roads and rocks.

Poblados
mineros:
Setares,
Herreros y
Campo-
ezquerra

Poblados mineros: Setares, Herreros y Campoezquerra.

La gran demanda de mano de obra que requería el trabajo en las minas en sus momentos de esplendor productivo, provocó serios problemas de alojamiento en las aldeas próximas a las minas, donde se generalizó un tipo de alojamiento precario a base de chozas, barracones y albergues, para acoger a la numerosa inmigración gallega y castellana que surtía de manera importante las plantillas de las empresas mineras.

Se crearon también algunos poblados mineros junto a los tajos más importantes por iniciativa particular o de los propios trabajadores organizados en cooperativas; en algunos casos su construcción fue facilitada por las compañías aunque no participaron activamente en su creación.

Los obreros de las minas de **Setares** construyeron el suyo, en el collado entre entre los picos Helguera y Peredillo, en la Junta de Otañes, en terrenos cedidos por la empresa.

Esta barriada fue la mayor de los existentes en la zona, en sus momentos de esplendor llegó a contar con 1500 personas empadronadas en un núcleo formado por más de 50 casas.

La empresa, por su parte, se hizo cargo de las dotaciones escolares y del hospital que construyó en Saltacaballos, junto a su embarcadero.

Desde mediados del siglo XX la decadencia de la actividad en la mina fue despoblando el lugar hasta que el cierre definitivo

de la explotación, en 1963, lo condenó a su lenta e inapelable desaparición. Hoy es poco más que un conjunto de ruinas tomadas por la maleza donde apenas destaca el muro del frontón.

También en Otañes está el poblado de **Herreros**, no muy lejos del puente de los Vados, en el trazado del ferrocarril Castro-Traslaviña.

Por su parte, junto a la corta del Pocillo, propiedad de la compañía Dícido, se levantó el poblado de **Campoezquerra**, un núcleo con una decena de viviendas diseminadas por el paraje, con escasos equipamientos sociales, apenas una pequeña escuela, que llegó a acoger a un centenar de trabajadores a principios del siglo XX. El cierre de la mina lo condenó al abandono a finales de los años 60.



Depósitos de la Gracera

2

Depósitos de la Gracera

Junto al barrio Manzanal de Baltezana, la Compañía Minera de Setares construyó sendos depósitos de mineral que amortizó por el uso de sus propias explotaciones y ofreciendo el servicio a otras empresas.

El depósito de la Gracera I es una construcción en piedra de mampostería de 40 m de largo por 20 de ancho; en él se almacenaba el material procedente de las explotaciones Hoyo-Covarón, en concreto de la mina Sorpresa, hasta donde llegaba por un sistema de baldes y desde aquí se evacuaban por la línea de ferrocarril de Baltezana hasta el embarcadero de la Tejilla, en los acantilados de Saltacaballo.

El depósito de la Gracera II era el doble de tamaño que su homónimo y se ejecutó bien adaptado a la pendiente. En él se almacenaba el mineral procedente de las explotaciones de Alen, que llegaba a través de un plano inclinado de más de un kilómetro de longitud que discurría por la ladera norte de Baltezana.

Con el tiempo, se construyó un nuevo ferrocarril que conectaba la mina Ceferina, la principal de la compañía, con los lavaderos y cargaderos instalados en Saltacaballo procediendo a la anulación de la línea anterior y del antiguo plano inclinado de la Gracera.

La construcción de estos depósitos y de buena parte de las infraestructuras de las minas de Setares, datan de finales del siglo XIX, y su uso se prolongó durante la primera mitad del siglo XX. Los esqueletos de estas edificaciones, la huella del trazado del plano inclinado y otros vestigios de aquella pujante actividad minera aún son visibles en el territorio que antaño explotaron.





Cargadero
de
Dícido

Cargadero de Dícido

El actual cargadero de Dícido es una estructura en voladizo, muelle volante o cantilever, construida en la ensenada de Mioño en 1938 sobre los pilares de construcciones anteriores, de similares características, la primigenia fue un muelle de pilotes de rosca de hierro que fue arrasado por una galerna a finales del siglo XIX.

La reconstrucción posterior adoptó ya el modelo de muelle volante pero fue destruida en 1937, durante la Guerra Civil.

La infraestructura hoy conservada se realizó según el proyecto de la Oficina Técnica de Altos Hornos de Vizcaya, que era la concesionaria de las minas de Dícido en esos momentos, y fue ejecutada por las empresas Basconia y Gortázar Hnos. Se compone de un gran pilar de sección circular realizado en piedra de sillería, que soporta una estructura de hierro en voladizo que se conforma en una doble celosía con montantes.

La estructura metálica de acero laminado tiene una longitud total de 95 m, (45 m la parte volada y 50 m la anclada a tierra); por 6 m de anchura porque acogía una vía doble para las vagonetas y 14 m de altura sobre la pleamar con un peso total de 300 toneladas. En la parte posterior se conserva la cámara excavada en la roca donde se ubicaban las tolvas de descarga de los vagones y el túnel lateral de acceso al cargadero.

Esta estructura permitía salvar de manera segura las dificultades que la abrupta línea costera suponía para los buques que se acercaban a la misma a cargar el mineral, a falta de un puerto



que reuniese las condiciones adecuadas para realizar estos embarques.

Con el cierre de la última explotación minera en los años 70 del siglo XX el cargadero cayó en desuso. Dícido es el único superviviente de entre los siete ejemplares que jalonaron la costa oriental de Cantabria, por lo que fue declarado BIC en 1996.

An aerial photograph showing a large concrete dam structure built into a steep, rocky cliffside. The dam has a complex, multi-tiered design with several large rectangular openings. The surrounding area is covered in green vegetation, and the base of the dam meets the ocean, with waves crashing against the rocks. A road and some buildings are visible in the upper left corner. A white box in the upper right corner contains the text "Cargadero del Piquillo".

Cargadero
del
Piquillo

Cargadero del Piquillo.

Este cargadero se construyó en Ontón en el año 1894, en los talleres de Miravalles, a partir del proyecto de Alberto Palacio para la compañía Chavarri y Cía.

Es un ingenio del tipo cantilever de grandes dimensiones, el mayor de los que hubo en la costa cantábrica; medía 100 m de longitud (de los que 65 m eran de voladizo sobre el mar a 17 m. de altura) y su peso era de unas 400 toneladas. Sobre el tablero, de más de 6 m de ancho, se dispuso una triple vía para aproximar el mineral hasta la vertedera.



Desde aquí se embarcaba el mineral procedente de las minas La Galerna y Josefa, pertenecientes a las explotaciones de El Haya-Covarón propiedad de la compañía Chavarri Hermanos.

Este muelle volado estuvo activo hasta mediados del siglo XX. Una galerna, lo azotó en 1985, afectando especialmente a la estructura metálica pero se conserva la plataforma de piedra de sillería y los tres depósitos de mineral asociados, donde se acumulaba el material para transportarlo hasta el cargadero.





La mina
Anita

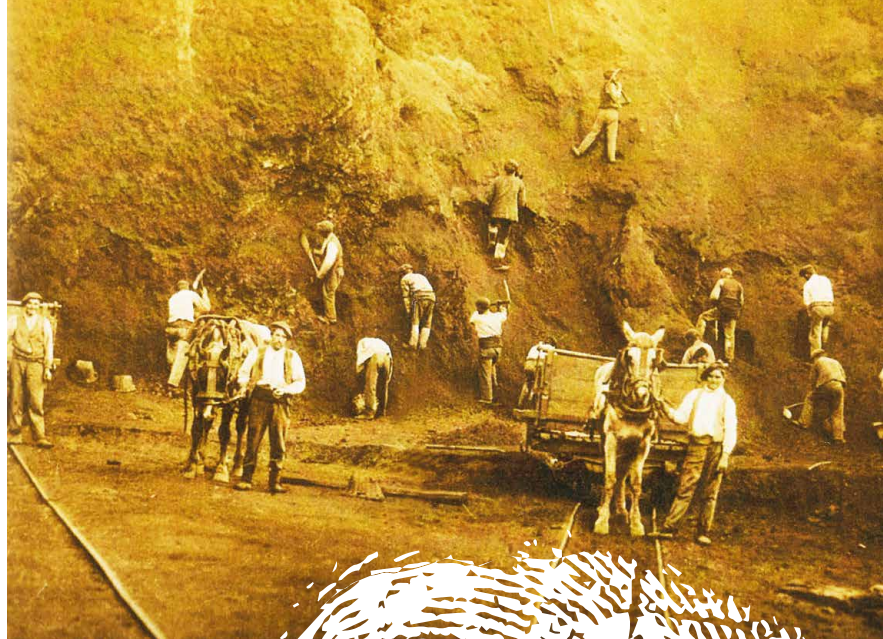
La mina Anita

La mina Anita fue la explotación principal del coto de Dícido, perteneciente a la compañía Dícido Iron Ore. Se asentaba sobre un rico filón de hematites parda (un mineral de hierro oxidado) muy demandado por la empresas siderúrgicas de la época, especialmente británicas y holandesas, además de las vizcaínas.

Esta mina tuvo su auge extractivo entre los años ochenta del siglo XIX hasta el primer tercio del siglo pasado, reforzado ocasionalmente por la producción de otras minas de la compañía: Trinidad, Previsión, Menuda y Actividad.

Fue uno de los espacios más productivos del territorio regional durante décadas, seguida de cerca por la mina Ceferina perteneciente a la compañía minera de Setares, convirtiéndose ambas en motores económicos fundamentales de Castro Urdiales y su entorno.

El yacimiento estaba enclavado en el alto de Campoezquerra, un lugar de pendientes pronunciadas que facilitó las labores a cielo abierto durante buena parte de su vida útil, aunque a medida que avanzaban los tajos y se iban agotando las vetas aumentaron los trabajos subterráneos y se fue ampliando la red de galerías, especialmente en los años finales de la mina, a mediados del siglo XX.



De aquellos trabajos quedó una gran huella en el paisaje, la corta del Pocillo, una profunda depresión artificial de 9 Ha. y de vertientes escalonadas que alcanza una profundidad de 200 m.

Las cotas inferiores del monte acogieron el resto de instalaciones: almacenes, talleres, depósito de agua y la cabeza del plano inclinado que bajaba el mineral hasta el cargadero de Dícido, donde se construyeron los depósitos y los lavaderos que se colocaron cerca de la ensenada.

La mina cerró definitivamente en 1986 ante la escasa rentabilidad de la explotación y los cada vez más frecuentes problemas de seguridad.

Puerto de Castro- Urdiales

6

Puerto de Castro-Urdiales

Castro Urdiales fue, desde la Edad Media, una villa eminentemente marinera con una economía fundamentada principalmente en la pesca. Este sector ocupaba a la mayor parte de la población,

y se complementaba con el cultivo del preciado chacolí en las viñas circundantes.

Sin embargo, desde mediados del siglo XIX la industria conservera y, en mayor medida, el extraordinario desarrollo de la actividad minera, provocaron una transformación radical de la economía, de la población y de la propia fisonomía urbana de la villa.

El puerto, una vez más, fue el núcleo de la actividad, como punto de embarque para los minerales, pero sus condiciones naturales, adecuadas para las necesidades de la pesca tradicional, resultaron insuficientes para los nuevos tiempos. Su reducido tamaño y escaso calado complicaban las labores de carga y descarga, que no se podían hacer directamente desde el muelle, por lo que el proceso se encarecía notablemente. Estas carencias del puerto se suplieron con la construcción de cargaderos cantilever a lo largo de la costa.

No obstante, por iniciativa de las autoridades o de los empresarios mineros, se realizaron numerosos intentos de mejorar las infraestructuras portuarias, en su mayoría frustrados. Finalmente, el proyecto presentado por Luis Ocharán impulsó la ampliación y mejora de las instalaciones; a la vez que se generó una fachada marítima que transformó la morfología urbana de la ciudad. Al tiempo, se construyó el muelle de Eguilior, dotado de grúa de vapor, y años más tarde el rompeolas frente a Cotoilino y el contradique. La modernización del puerto quedó materializada.

A partir de mediados del siglo XX Castro Urdiales fue consolidando progresivamente su carácter de ciudad turística burguesa que se había gestado en el siglo anterior, cuando se construyeron lujosas villas residenciales para las clases altas, un balneario, un gran hotel y el bulevar, además de mejoras en las playas y los servicios y acometidas básicas; todo ello gracias, en buena medida, a los capitales procedentes de la industria conservera y las minas.



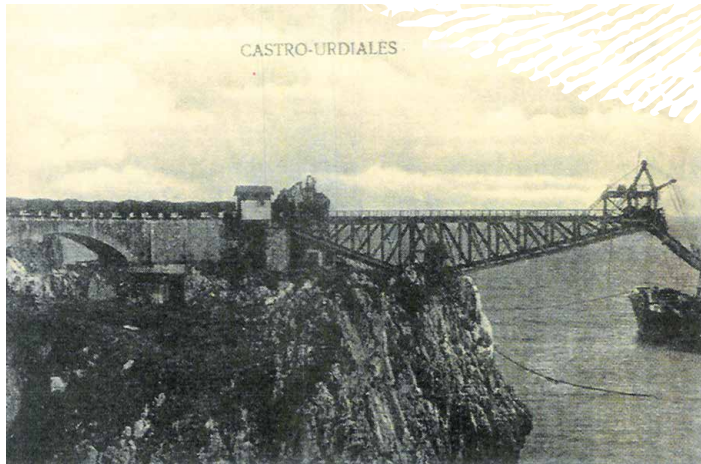


Cargaderos de Ostende

Cargaderos de Ostende

En la zona de Urdiales se construyeron dos cargaderos tipo cantilever donde se embarcaba el mineral de las minas Rosario, Encartada y Catalina del grupo minero de las Muñecas que extraían el material por la línea ferroviaria Traslaviña-Castro Urdiales.

El cargadero exterior, el más antiguo, se levantó en 1898 en la punta Pepina, con una longitud de 56 m, de los que 36 m en voladizo, y unos 15,50 m de altura en marea alta. La estructura metálica era similar al resto de los ejemplares construidos en la costa aunque de triángulo invertido, por lo que el ferrocarril que bajaba la carga desde las minas discurría por el tablero situado en la parte superior del brazo. Por otra parte, su anclaje a tierra se realizó mediante un puente de mampostería con arco de medio punto.



El otro cargadero, en el interior de la ensenada San Andrés, era de menores dimensiones, apenas 48 m de longitud, de los que 28 eran en voladizo y a una altura de 15,50 m sobre el nivel de pleamar; tenía la peculiaridad de que se apoyaba directamente en el acantilado, sin pilar de obra, aprovechando un escalón natural en la roca.

Hasta aquí se acercaban los barcos de menor calado que podían penetrar al interior de la ensenada.

Las estructuras metálicas de ambos cargaderos fueron desmanteladas y los restos de los depósitos de mineral están en ruinas por el abandono de décadas.

La vida útil de estos ingenios llegó hasta mediados del siglo XX, en concreto el cantilever mayor se dejó de utilizar en 1966 y fue desmantelado cuatro años más tarde, parece que el cargadero pequeño se abandonó antes.



Ferrocarril Castro- Traslaviña



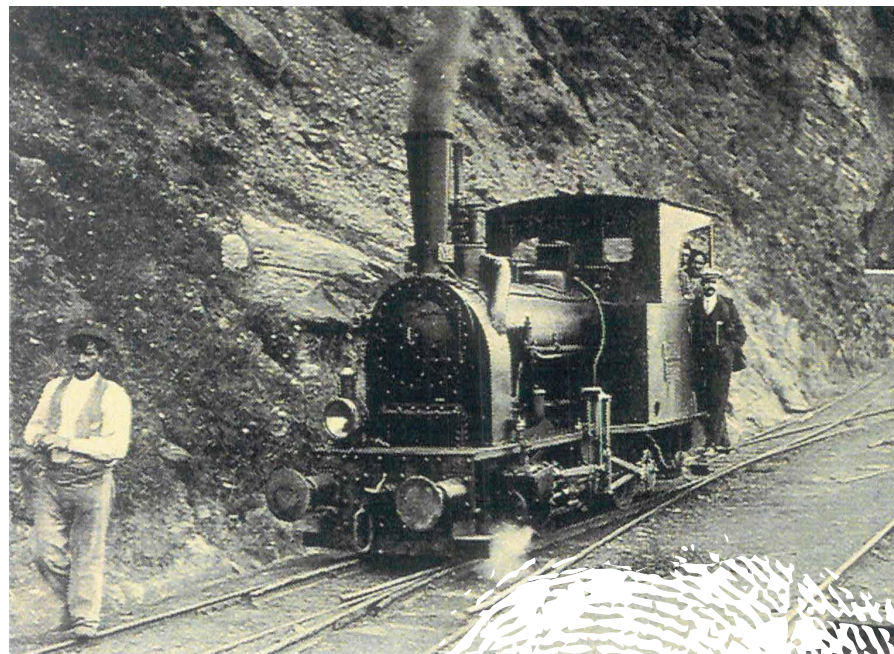
Ferrocarril Castro-Traslaviña

El trazado de este ferrocarril discurría a lo largo de 33 km entre Vizcaya y Castro Urdiales con el objetivo fundamental de transportar los minerales de la zona de Galdames y Somorrostro hacia el puerto castreño.

La dureza de la orografía por la que transcurría la línea férrea obligó a construir una compleja y costosa infraestructura plagada de túneles, puentes, desmontes, desvíos, etc., el trazado penetró en la propia villa castreña para acercar el mineral hasta la ensenada de Urdiales, a los cargaderos de Ostende. Uno de los ramales penetraba dentro de la población y discurrió parcialmente en paralelo con la línea Castro-Alen, entre la estación y los túneles de Ocharán; este fue un ferrocarril exclusivamente minero, que descargaba en el puerto y que le hizo una fuerte competencia económica.

Posteriormente se instauró un servicio de viajeros con la ambición nunca satisfecha de enlazar con una línea de ferrocarril por la costa que uniría Santander y Bilbao; se construyeron tres estaciones (y dos apeaderos) dentro del municipio de Castro Urdiales: la de Mioño (data de 1899), la de Otañes (fechada en 1920) y la mayor y más lujosa en la entrada de la villa obra de Eladio Laredo y finalizada en 1902.

Estos edificios sufrieron una suerte desigual. Desprovistas de su función original al cerrarse la línea ferroviaria definitivamente en la década de los 60, las estaciones de Mioño y Otañes han sobrevivido con otros usos, si bien la primera muy modificada respecto a su morfología original. Incomprensiblemente, la de



Castro Urdiales fue demolida hasta sus cimientos en 1970.

La línea Traslaviña fue languideciendo hasta que se cierra en 1921; se reabre un año más tarde cuando el Estado se hace cargo de su explotación hasta su clausura definitiva en 1966 ante la falta de rentabilidad.

El antiguo trazado del ferrocarril se ha transformado en vía verde y es, actualmente, una de las principales rutas de ocio y difusión del patrimonio natural y minero del municipio.

Viaducto de Dombergón

Estas grandes pilastras de piedra que hoy contemplamos en el barrio de Hoz de Sámano, son los restos supervivientes del antiguo viaducto del trazado del ferrocarril Castro-Alén que se construyó para salvar el curso del río, allá por el año 1890.

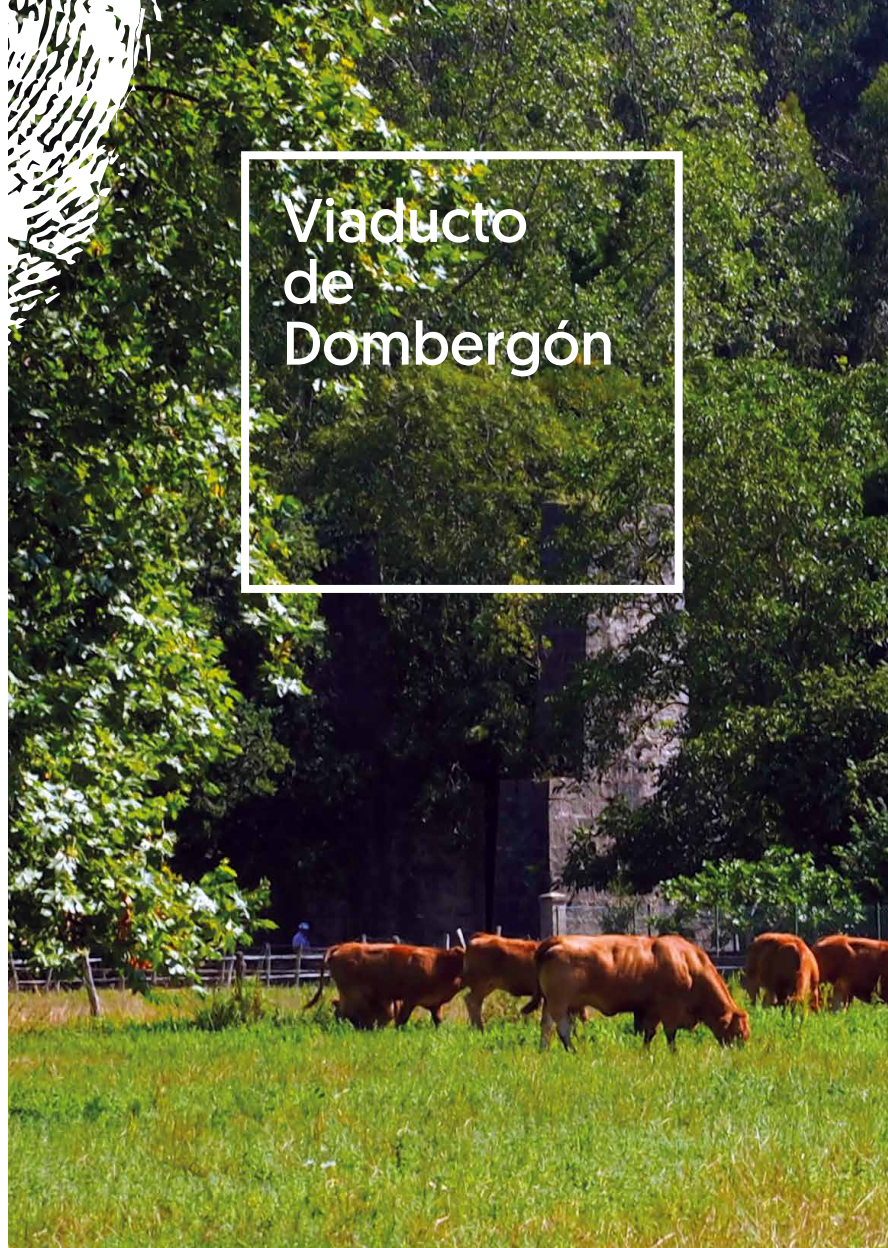
El viaducto original era una estructura elevada sobre 22 machones de sillería de caliza a una altura media de unos 5 m. sobre el río Sámano. Sobre estos pilares se apoyaba una estructura de madera en celosía que soportaba el peso del tablero por el que discurría la vía.

En 1924 se realizó una modificación de la construcción para procurar su conservación y duración y se sustituyó parte de la estructura de madera por elementos metálicos.

El abandono de las explotaciones mineras y en consecuencia del ferrocarril supuso el desmantelamiento paulatino de estas instalaciones.



Viaducto de Dombergón







Puertos de Callejamala

10

Puertos de Callejamala

Los llamados puertos de Callejamala no son sino los depósitos donde se acopiaba el mineral extraído en los cotos cercanos, para ser cargado en las vagonetas y transportado por ferrocarril hasta los embarcaderos de la costa, camino de las plantas siderúrgicas.

El mineral procedía de las minas de Alen y llegaba hasta los depósitos por el plano inclinado de Saltolobo, que arrancaba en el túnel del mismo nombre salvando un desnivel de casi 300 m.

Esta suerte de almacenes son construcciones de mampostería de planta rectangular, a las en las que las vagonetas accedían por las entradas laterales cargaban desde la línea de tolvas donde se almacenaba el mineral y continuaban su recorrido siguiendo al trazado del ferrocarril Castro-Alen. En el muro frontal se abrió también una línea de vanos para acceder al túnel de tolvas y controlar el proceso de carga.

Estas infraestructuras mineras se construyeron a finales del siglo XIX y se usaron hasta mediados del pasado siglo XX, cuando la minería castreña consumió su decadencia.



APP CASTRO-URDIALES
MINERO AR



APP CASTRO-URDIALES
MINERO AR



VIDEO PATRIMONIO MINERO





AYUNTAMIENTO DE
CASTRO-URDIALES



GOBIERNO
de
CANTABRIA

Cantabria
Infinita

<http://turismo.castro-urdiales.net>